

Informatienota raad

Zaaknummer	Z-26-607926
Documentnummer	DOC-26-1170348
Van	College
Datum	17 maart 2026
Onderwerp	Informatienota themabijeenkomst voortgang GVVP 24-11-2025

Kennis te nemen van:

De themabijeenkomst over de voortgang van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP).

Aan- en inleiding

Het doel van de bijeenkomst is geweest om gezamenlijk inzicht te krijgen in de voortgang van het GVVP en welke uitdagingen in de uitvoering worden ervaren. Daarbij hebben externe experts, waaronder adviesbureau Haskoning en de politie, hun onafhankelijke bevindingen toegelicht. Haskoning is ook betrokken geweest bij het opstellen van het GVVP. Zij hebben middels een presentatie uitleg gegeven over onder andere de belangen die er zijn geweest bij het opstellen van het plan, uitdagingen in de uitvoering en (huidige) landelijke richtlijnen en ontwikkelingen en de rol van de politie, inclusief handhaving.

Tijdens de themabijeenkomst 'Voortgang maatregelenpakket Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan' zijn globaal gezien de volgende onderdelen behandeld:

1. Stand van zaken GVVP;
2. Blik, uitleg en advies van experts (Haskoning en politie);
3. Analyse en nadere toelichting van uitdagingen in de uitvoering GVVP.

De gemeente heeft (inmiddels) na de bijeenkomst een uitgebreide informatienota van het GVVP verstuurd. Hierin een overzicht is te vinden van welke maatregelen de afgelopen twee jaar zijn uitgevoerd, welke en wanneer de uitvoering van de rest van de maatregelen verwacht wordt en welke maatregelen al dan niet in (provinciale) projecten zijn ondergebracht.

Kernboodschap van de themabijeenkomst

1. Aanwezige sprekers:

1. Jos Hengeveld & Govert Nieuwhof: Advies- en onderzoeksbureau Haskoning
Het bureau Haskoning heeft een presentatie en toelichting op een memo gegeven over de stand van zaken en voortgang GVVP.
2. Cor Zwier: Verkeersadviseur politie (regio Westfriesland)
Cor geeft op de presentatie vanuit de rol en het belang van de politie een aanvulling. Dit gaat over onder andere het advies dat hij als politieadviseur geeft bij de (her)inrichting van wegen en het opstellen van verkeersbesluiten.
3. Rudi Schoorstra & Sebastiaan van Rossum: Verkeersdeskundigen gemeente Medemblik
De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de uitvoering van het GVVP. Vanuit de gemeente is een inleiding gegeven over het doel van de bijeenkomst en een update van de stand van zaken uitvoering van het GVVP. Na de bijeenkomst is een gedetailleerde informatienota aan de raad verstuurd.



2. Presentatie Haskoning

Haskoning heeft een analyse gemaakt van de huidige stand van zaken van het GVVP in relatie met nieuwe landelijke ontwikkelingen en richtlijnen. Deze analyse richt zich met name op een aantal specifieke maatregelen uit het GVVP waarbij nadere uitwerking, aanpassing of actualisatie kan worden overwogen. Een samenvatting hiervan hebben zij tijdens de themabijeenkomst gegeven en in uitgebreidere vorm is dit terug te lezen in het medegedeelde memo.

Bij het opstellen van het GVVP is rekening gehouden met hoofddoelen: het verbeteren van de verkeersveiligheid op specifieke locaties, het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid bij lintbebouwing, het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in de kernen en het verhogen van de verkeersveiligheid op fietsroutes. Binnen deze thema's zijn diverse locaties en maatregelen benoemd, zoals verbeteringen aan kruispunten, fietsverbindingen en maatregelen in dorpskernen en langs lintbebouwing. Tijdens de presentatie kwam al snel naar voren dat verkeersproblematiek rondom lintbebouwing de meeste uitdagingen met zich meebrengt, bijvoorbeeld op een weg zoals de Tuinstraat. Landelijke richtlijnen zijn door beperkte breedte vaak niet (volledig) te volgen, er is snel sprake van woningen (zeer) dicht op de rijbaan en de grond is trillinggevoelig.

Een belangrijk onderdeel van de evaluatie betreft maatregelen waarbij het GVVP het aanbrengen van fietssuggestiestroken adviseert op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u waar fietsers momenteel geen eigen positie op de rijbaan hebben. Op basis van de huidige richtlijnen en de specifieke ruimtelijke situatie in Medemblik (zoals beperkte ruimte door watergangen, bomen en lintbebouwing) blijkt het vaak lastig om volwaardige fietspaden aan te leggen. Daarom blijft het advies om fietssuggestiestroken toe te passen en als een maatwerkoplossing om de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers te vergroten.

De afgelopen twee à drie jaar zijn er nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Zo zijn er in rap tempo meer elektrische fietsen (voornamelijk jongeren op fatbikes). Ook is er de ontwikkeling van het zogeheten GOW30-profiel (Gebiedsontsluitingsweg 30km/u). Hierdoor kunnen bepaalde maatregelen worden heroverwogen. Het blijft daarbij belangrijk om eerst te onderzoeken of verkeersgedrag kan worden beïnvloed door fysieke maatregelen, zoals drempels of plateaus. Er wordt benadrukt dat snelheidsverlagingen, bijvoorbeeld met enkel de aanpassing van bebording of belijning, zonder geloofwaardige aanpassing aan de weginrichting, in de praktijk weinig effect. De politie zal daar dan mogelijk ook niet handhaven. In veel gevallen zal volledig volgen van de richtlijnen van wegontwerp niet mogelijk zijn, daar zal dan ook een zo praktisch mogelijke invulling aan moeten worden gegeven.

De huidige stand van zaken en uitwerking van het GVVP bevestigt dat de hoofdlijnen daarvan nog steeds actueel zijn, maar op enkele punten maatwerk en actualisatie van maatregelen nodig is om deze goed uitvoerbaar te houden.

3. Aanvulling politie

De verkeersadviseur van de politie geeft aan dat de geloofwaardigheid van de weginrichting en de daarbij passende rijsnelheid een belangrijk uitgangspunt is. Dit moet aansluiten bij de geldende wet- en regelgeving, zoals de Wegenverkeerswet en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), evenals bij landelijke richtlijnen zoals die van het CROW. Volgens de politie is het belangrijk dat de inrichting van een weg zodanig is dat het verwachte gedrag van weggebruikers – zoals snelheid en voorrangssituaties – direct duidelijk is. Daarbij wordt gestreefd naar een zo uniform mogelijke inrichting van wegen, zowel regionaal als landelijk. Dit bevordert herkenbaarheid en verkeersveiligheid.

De politie gaf tevens aan dat verkeersborden op zichzelf vaak onvoldoende effect hebben op het gedrag van weggebruikers. Handhaving heeft vooral effect wanneer deze ondersteunend is aan een geloofwaardige weginrichting. Handhaving moet daarom worden gezien als een aanvullend instrument



en niet als het primaire middel om gewenst verkeersgedrag af te dwingen. Hoewel een gemeente als wegbeheerder de mogelijkheid heeft om af te wijken van richtlijnen of adviezen, kan dit consequenties hebben. In dat geval kan de politie een negatief advies geven bij verkeersbesluiten, wat ook gevolgen kan hebben voor de juridische verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van de wegbeheerder.

Tot slot werd gewezen op het spanningsveld tussen snelheidsverlagingen en de benodigde fysieke maatregelen om deze geloofwaardig te maken. Bij een lagere snelheid zijn vaak snelheidsremmende voorzieningen nodig, zoals drempels, plateaus of wegversmallingen. Deze kunnen echter ook nadelige effecten hebben voor de leefomgeving, bijvoorbeeld in de vorm van trillingen of verminderde rijcomfort voor omwonenden. Ook bij de toepassing van het relatief nieuwe GOW30-concept wordt benadrukt dat een snelheidsverlaging idealiter pas wordt ingevoerd nadat de weginrichting hierop is aangepast.

4. Discussie en vragen

Enkele vragen en discussiepunten kwamen aan de orden naar aanleiding van de presentatie:

Tuinstraat (tussen Hauwert en Zwaagdijk): Dit is een weg waar het in de praktijk lastig blijkt om een lagere rijsnelheid af te dwingen door de inrichting van de weg en de omgeving. De gemeenteraad heeft eerder een motie aangenomen om op dit traject een maximumsnelheid van 50 km/u toe te passen.

Eenzelfde vergelijkbaar geval is de Oostwouder Dorpsstraat, maar dan geldend voor 30km/u. De politie heeft hier enige ruimte geboden richting de gemeente. Volgens de gangbare richtlijnen past bij een lagere snelheid vaak een inrichting met klinkerverharding, terwijl op dit wegvak momenteel asfalt aanwezig is.

Daarnaast werd de Wadway genoemd als voorbeeld van een lintweg waar een lagere snelheid mogelijk op bepaalde delen wenselijk kan zijn. Tegelijkertijd verschilt de bebouwingsdichtheid per wegdeel en is de huidige weginrichting grotendeels uitgevoerd in asfalt, wat het toepassen van een lagere snelheid minder vanzelfsprekend maakt.

Verder is aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid voor voetgangers. Hierbij is onder meer gewezen op het belang van goede verlichting bij oversteekplaatsen, naast dat weggebruikers er zelf uiteraard voor moeten zorgen dat ze zichtbaar zijn.

Ook is besproken dat de keuze voor klinkerverharding in de gemeente Medemblik niet altijd eenvoudig is. Tussenvarianten tussen asfalt en klinkers zijn beperkt beschikbaar en vaak kostbaar, terwijl het afdwingen van lagere snelheden op de vele lange lintwegen daarmee een uitdaging blijft.

Er is stilgestaan bij toekomstige ontwikkelingen, zoals zelfrijdende voertuigen. Hoewel dergelijke technologie op snelwegen al verder ontwikkeld is, wordt verwacht dat toepassing op lokale wegen met veel interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers voorlopig nog beperkt zal blijven.

De CROW normen over 'grijze wegen' worden regelmatig geactualiseerd. Echter, de uitdaging rondom de lange lintwegen blijven voorlopig bestaan. Het toepassen van de zogeheten GOW30-wegen is al één van de laatste geactualiseerd richtlijnen van het CROW.

Daarnaast werd opgemerkt dat de verwachte rijsnelheid op sommige wegvakken niet altijd duidelijk herkenbaar is uit de inrichting of belijning van de weg. Het is daarom belangrijk dat de wegbeheerder hier duidelijker richting aan geeft.



Vervolg

Er is naar aanleiding van de themabijeenkomst een informatienota over de voortgang van het GVVP verstuurd naar de raad. Een update hiervan zal ook de komende tijd elk halfjaar plaatsvinden. Het memo van Haskoning is naar aanleiding van de themabijeenkomst ook aan de raad medegedeeld. Deze zal hierbij ook nog als bijlage worden meegezonden.

Bijlagen

-

